

**KEBIJAKAN PENGELOLAAN TARIF PELABUHAN TERMINAL KHUSUS
PT. PERTAMINA (PERSERO) REFINARY UNIT II DUMAI (STUDI
IMPLEMENTASI KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NO. 54 TAHUN 2002)**

Oleh :

Ivana Asthari Novianti

Pembimbing : Prof. Dr. H. Sujianto, M.si

e-mail : ivanasthari.ana08@gmail.com,

HP 081277744102

Jurusan Ilmu Administrasi-Prodi Administrasi Publik-Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu
Politik Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jl. H.R. Soebrantas Km. 12,5 Simpang Baru Pekanbaru 28293

Telp/Fax. 0761-63277

ABSTRACT

This essay is a result of research conducted on a special port Pertamina Dumai City formulation of the problem 1) How implementation of management policies port tariffs special terminal PT. Pertamina (Persero) Refinery Unit II Dumai? 2) factors that influence the success of a particular terminal port management policy PT.Pertamina (Persero)? 3) What factors are causing non-performance of KM No. 54 Tahun 2002 tentang pembagian hasil jasa labuh that should be submitted to the Government Dumai as tax state revenue (non-tax)? The research method is descriptive method with qualitative research approach. Interview data collection techniques, documentation and technical literature. Informant in this research is the Head of Department of Transportation in Dumai, Head of Sea Transportation, Section Head harbor, Member of Commission II DPRD Kota Dumai and Section 5 of port staff Transportation Agency Dumai. Types and Sources of Data 1) Primary Data is data obtained directly from the respondents in the field over which the authors ask questions through certain methods related to the problems examined. 2) Secondary Data, the data obtained through documents, books, records and other documentation which are above explanation of the problem being investigated.

Results of the research are: 1) Keputusan Menteri Perhubungan No. 54 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan pelabuhan at first PT. Pertamina did not want to provide services moored vessels using the harbor to the Government Dumai given Decree of the Minister of Communications No. 88/0/1972 and SKB relationship between the Director General of Sea and CEO of Pertamina, given the absence of repeal and replacement of the top two. Pertamina added that according to the Keputusan Menteri Perhubungan No. 54 Tahun 2002 on Chapter XV Final Provisions Article 63 stated despite the Minister's decision is enforced, but legislation that level or lower than the Ministry of Transportation, which regulates the operation of sea port, shall remain valid as long as not contrary to or not been replaced with new ones. 2) In the course waktu, sharing services and anchor from the Special Port or Place For Your Own Interests (DUKS) has been divided proportionally by 30% by the Government Pertamina Dumai, this after the signing of the Memorandum of Understanding (MoU) which continued signatories Agreement Technical Labuh Payment Services in the Port PT. Pertamina Dumai on December 3, 2009 at the Hotel Grand Zuri in Jakarta, who signed the MoU PT. Pertamina Dumai City Government and PT. Pelindo. The income is income Dumai City Government, which will be realized to the majority of people in Dumai, to support development in all fields that can improve the welfare of the community.

Keywords: Implementation, Policy

PENDAHULUAN

Pelabuhan sebagai sarana transportasi laut dan sebagai potensi yang cukup valid bagi daerah menjadi aset bagi sumber Pendapatan Asli Daerah Kota Dumai. Pelabuhan juga sebagai sarana bongkar muat barang dan jasa, tempat keluar masuknya barang dan jasa dari dalam dan luar negeri. Hal ini terlihat dengan semakin pesatnya perkembangan industri minyak bumi dan minyak kelapa sawit di daerah Riau.

PT. Pertamina (persero) Dumai sebagai perusahaan yang mengolah minyak bumi di daerah kota Dumai, dalam hal ini diberi kewenangan khusus dalam penyelenggaraan terminal khusus berdasarkan surat perse-tujuan bersama antara Dirjen Perhubungan Laut dengan Dirut Pertamina Tahun 1972 yang berisi tentang hak dan kewajiban Pertamina di pelsus kota Dumai.

Pelabuhan Pertamina yang diberikan kewenangan khusus dikarenakan PT.Pertamina (persero) merupakan perusahaan yang bergerak dibidang minyak bumi dan gas, terutama pengolah minyak bumi dan gas. Disamping itu pelabuhan Pertamina berstatus sebagai terminal khusus karena dari aktivitas penyelenggaraan pelabuhan diharapkan kontribusi yang mampu menunjang pembangunan di kota Dumai.

Namun karena terminal khusus PT. Pertamina (Persero) berada didalam DLKP terminal umum yang diselenggarakan oleh PT. Pelindo Dumai, maka Telsus (Terminal khusus) Pertamina tersebut berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut yang mengatur penyelenggaraan Pelabuhan laut, berstatus sebagai DUKS (Dermaga Untuk Kepentingan Sendiri).

Jika terminal khusus PT. Pertamina (persero) berstatus sebagai DUKS, maka perolehan jasa pelabuhan dari penyelenggaraan Terminal Khusus Pertamina itu, seyogyanya harus mengacu pada keputusan Menteri Perhubungan No.54 Tahun 2002. Seperti yang tercantum dalam KM No.54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, pasal 44 ayat 1(b) yang berbunyi : “dermaga kepentingan sendiri yang berada dalam daerah lingkungan kepentingan pelabuhan, dikenakan tarif jasa labuh yang berlaku di pelabuhan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Pelabuhan yang pemungutannya dilakukan oleh Badan Usaha Pelabuhan dengan ketentuan menyerahkan sebesar 40% ke kas Negara sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP), dan 30% sebagai pendapatan pemerintah kabupaten/kota ditempat lokasi pelabuhan serta 30% sebagai pendapatan Badan Usaha Pelabuhan yang bersangkutan.

Namun dalam kenyataannya hingga saat ini sejak terbitnya KM No.54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, dan PP No. 6 Tahun 2009 tentang jenis dan tarif atas jenis penerimaan Negara bukan pajak yang berlaku pada departemen perhubungan hal itu belum sepenuhnya terlaksana. Keadaan ini mengindikasikan adanya suatu tarik ulur/*over laping* atas suatu kebijakan yang tidak berujung. Suatu kebijakan menopang kebijakan yang lain, sehingga muncul ketidakabsahannya kebijakan yang menjadi pedoman di dalam penyelenggaraan pelabuhan.

Realisasi PP No. 6 Tahun 2009 tentang penerimaan jenis tarif pendapatan bukan pajak, yang diusut Pemko Dumai itu sejalan dengan amanat Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah sebagaimana yang

tertuang dalam pasal 18 ayat 3 dan 4 yang berbunyi :

1. Kewenangan daerah untuk mengelola sumber daya di wilayah laut yang meliputi :
 - a. Eksplorasi, eksploitasi, konservasi dan pengelolaan kekayaan laut
 - b. Pengaturan administratif
 - c. Pengaturan tata ruang
 - d. Penegakan hukum terhadap peraturan yang dikeluarkan oleh daerah atau yang dilimpahkan kewenangannya oleh pemerintah.
 - e. Ikut serta dalam pemeliharaan dan keamanan, dan
 - f. Ikut serta dalam pertahanan kedaulatan Negara.
2. Kewenangan untuk mengelola sumber daya di wilayah laut paling jauh 12 mil laut diukur dari garis pantai kearah laut lepas dan/atau kearah perairan kepulauan untuk provinsi dan sepertiga dari wilayah kewenangan provinsi untuk kabupaten/kota.

Kemudian juga dipertegas dalam pasal 21 dan pasal 22, yang mengatakan hak dan kewajiban daerah dalam mengurus daerah sebagai potensi bagi perkembangan dan pertumbuhan masyarakatnya secara mandiri.

Sementara itu PT. PELINDO sebagai BUMN dibawah pemerintah pusat yang memiliki Badan Usaha Pelabuhan di kota Dumai, tidak terlalu mempermasalahkan hal ini. Dalam notulen rapat yang dihadiri ketiga pihak itu, Pelindo sendiri menunggu realisasi Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2009 telah diperjuangkan oleh Pemko Dumai tersebut.

Masalah yang kemudian timbul dalam penyelenggaraan pelabuhan juga tak terlepas dari faktor ekologi sistem kepelabuhanan di Indonesia. Intervensi-intervensi yang terjadi dalam sistem

kepelabuhanan Indonesia, mengakibatkan banyak regulasi kebijakan yang dilakukan demi mensukseskan pembangunan disegala bidang kehidupan, terutama disektor pelabuhan menjadi terhambat.

Data penelitian dilapangan menunjukkan bahwa dasar-dasar pemungutan jasa labuh di pelabuhan milik PT. Pertamina (Persero) adalah Surat Keputusan bersama (SKB) Menteri Perhubungan RI No. 88 Tahun 1972 yang dilanjutkan dengan Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Direktur Jenderal Perhubungan Laut dengan Direktur Utama PT. Pertamina tentang hak dan kewajiban Pertamina di pelabuhan khusus tahun 1972.

Pedoman penyelenggaraan di pelabuhan Pertamina mengacu pada Keputusan Menteri No. 54 Tahun 2002 yang menjadi pedoman dalam penyelenggaraan pelabuhan tersebut. Dapat dilihat berdasarkan hukum dijelaskan ketentuan tentang legalitasnya:

- a. Peraturan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan peraturan-peraturan yang lebih tinggi.
- b. Peraturan yang lebih rendah dapat memuat aturan sebatas tidak bertentangan dengan yang lebih tinggi.
- c. Dengan terbitnya aturan yang sama maka yang lama yang tidak bertentangan dapat diberlakukan.
- d. Apabila terjadi pertentangan maka aturan yang lama dibatalkan dan merujuk pada aturan yang baru (*Nebis in idem*)
- e. Peraturan pemerintah yang merupakan dasar-dasar dalam keputusan menteri perhubungan 88/0/1972 tentang daftar pelabuhan/kade khusus untuk industri minyak dan gas bumi sudah batal demi hukum dengan terbitnya peraturan pemerintah yang baru.

Dari hirarki hukum tersebut sesuai ketentuan Keputusan Menteri Perhubungan No. 54 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan pelabuhan, maka terminal khusus milik PT. Pertamina (persero) berada didalam Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) Pelabuhan Umum.

Terminal PT. Pertamina yang berada di dalam Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) sesuai dengan status pelabuhan tersebut yakni bukan terminal khusus (Telsus) tetapi Dermaga untuk kepentingan sendiri (DUKS), sehingga sesuai pasal 44 ayat (1) b yang mana diberlakukan bagi hasil sebesar 40% ke kas Negara sebagai penerimaan Negara bukan pajak (PNBP), dan 30% sebagai pendapatan pemerintah kota Dumai di lokasi pelabuhan, serta 30% merupakan pendapatan badan usaha pelabuhan yang bersangkutan yakni PT.Pelindo Dumai.

Tabel 1. Jumlah Labuh Dan Tambat Kapal Di Pelabuhan PT. Pertamina Tahun 2010-2012

NO.	TAHUN	KAPAL INDONESIA	KAPAL ASING
1.	2010	435	286
2.	2011	492	360
3.	2012	496	650
	JUMLAH	1577	1082

Sumber PT. Pelindo Dumai 2013

Berdasarkan hal tersebut pemerintah daerah merasa perlu untuk mengeksplorasi sumber-sumber daya alam tersebut, dan mengalokasikan dana pendapatan dari sektor tersebut menjadi pendapatan asli daerah. Disisi lain, daerah hanya mempunyai sedikit kesempatan untuk meningkatkan pendapatan mereka. Hal ini memperlihatkan sebelum otonomi daerah masih terjadi di mana penghasilan-penghasilan yang pasti belum bisa diperoleh pemerintah

daerah secara langsung, dengan kata lain pemerintah daerah tetap menggantungkan pada bantuan dari pemerintah pusat menangani konflik yang berkepanjangan dengan pihak Pertamina, dan tetap tidak akan mampu menggerakkan sumber penghasilan setempat guna membiayai program-program sendiri.

Dalam perumusan suatu kebijakan, kepentingan kelompok/golongan akan selalu mewarnai hasil perumusan kebijakan, disini konflik kepentingan akan menjadi suatu fenomena. Kondisi ini akan lebih terasa lagi apabila para perumus kebijakan dan kaum eksekutif telah mencampuradukan beberapa kepentingan yang tidak jelas untuk siapa kebijakan publik itu dibuat. Kondisi ini dipertegas oleh Bustanul Arifin: 1997 mengatakan: lebih parah lagi apabila aparatur telah “menjadi satu” dengan pelaku ekonomi dan dunia bisnis, sehingga sangat sukar sekali untuk memilah-milah mana kepentingan perumusan kebijakan yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat banyak, dan mana *vested interest* tertentu.

Meningkatnya rasionalitas masyarakat, sebagai akibat dari keberhasilan pembangunan sosial ekonomi, telah memunculkan berbagai tantangan baru bagi birokrasi publik, salah satunya adalah semakin besarnya tuntutan atas kualitas kebijaksanaan yang lebih baik (Dwiyanto: 1995).

Kondisi ini tidak terlepas dari situasi dan kondisi ekonomi dan politik yang melanda bangsa Indonesia yang telah membawa dampak perubahan dalam berbagai bidang kehidupan masyarakat. Kondisi ini juga telah meningkatkan kesadaran masyarakat dan menuntut kepada pemerintah untuk mengadakan reevaluasi yang benar-benar

dan serius untuk mampu lebih mengintensifkan tugas dan tanggung jawabnya. Tidak hanya sekedar pejabat pemerintahan yang hanya “bertopang hidup”, namun harus mampu membawa publik kearah kesejahteraan masyarakat yang hakiki.

Peneliti dalam hal ini melihat bahwa diantara pihak-pihak terkait dalam pengelolaan dan penyelenggaraan pelabuhan terjadi tarik ulur kepentingan yang harus diperjuangkan untuk menegakan hukum yang sebenarnya. Penelitian ini akan melihat pembagian potensi pelabuhan yang kurang proporsional, terutama pada penyelenggaraan pelabuhan Pertamina. Peraturan yang berlaku dalam pengelolaan pelabuhan saat ini adalah KM No. 54 Tahun 2002 sebagai pedoman penyelenggaraan pelabuhan dan PP No. 6 Tahun 2009 sebagai dasar pembagian hasil potensi pelabuhan. Namun dalam kenyataannya kebijakan itu belum terealisasi secara intensif pada terminal khusus PT. Pertamina Dumai.

Penjelasan pada latar belakang penulis dapat menyimpulkan beberapa hal yang menjadi pokok permasalahan antara Dirjen Perhubungan Laut dan Dirut Pertamina, diantaranya:

1. Terbitnya PP No. 14 Tahun 2000 tentang tarif dan jenis penerimaan bukan pajak atas Dirjen Perhubungan Laut yang mengakibatkan SKB Tahun 1972 tersebut gugur demi hukum. Sehingga muncul intensifikasi PP No. 6 Tahun 2009.
2. Terbitnya PP No. 14 Tahun 2000 tersebut mengakibatkan munculnya KM. No. 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, yang menjelaskan perolehan jasa atas kegiatan-kegiatan pelabuhan diberikan 40% kepada pemerintah pusat sebagai PNBp, 30% kepada Pemko Dumai

dan 30% untuk Badan Usaha Pelabuhan terkait yakni PT.Pelindo, namun hingga saat ini belum terealisasi.

3. Pihak Dinas Perhubungan Laut atas nama Pemko Dumai, meminta Pertamina segera menyerahkan PNBp yang 30% atas hasil jasa pelabuhan yang dipungut oleh Pertamina sejak terbitnya PP No. 14 Tahun 2000 pada Telsus miliknya.
4. Status pelabuhan Pertamina sesuai KM No. 54 Tahun 2002 adalah sebagai Pelsus/DUKS yang berada dalam DLKr/DLKp pelabuhan, PT. Pertamina Dumai seharusnya mematuhi PP No. 14 Tahun 2000 namun belum terealisasi secara baik, yakni pembagian hasil jasa labuh 30% yang seharusnya diserahkan pada Pemko Dumai, sebelum digantikan oleh Keputusan Menteri No. 54 Tahun 2002 tersebut.

Keinginan pemerintah Kota Dumai atas keberadaan terminal khusus PT. Pertamina (PERSERO) telah ditegaskan melalui Dinas Perhubungan Lautnya ingin segera merealisasikan Peraturan Pemerintah No. 6 Tahun 2009 tentang Penerimaan jenis tarif pendapatan bukan pajak yang mengacu pada Keputusan Menteri No. 54 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.

Hal ini didasarkan pada asumsi dasar bahwa legalitas terhadap “*rule of law*” yang menjadi pedoman penyelenggaraan tata kepelabuhan yang lancar dan dinamis. Namun dasar legal tersebut belum dapat ditegakkan karena masih simpang-siurnya peraturan yang hakiki yang mesti menjadi pedoman pelaksanaan oleh para aktor penyelenggara pelabuhan.

Berdasarkan keadaan diatas dan didukung dengan gejala atau fenomena yang ada, maka penulis tertarik untuk

meneliti hal tersebut dan penulis tuangkan kedalam suatu karangan ilmiah berbentuk skripsi dengan judul: “Kebijakan Pengelolaan Tarif Pelabuhan Terminal Khusus PT. Pertamina (Persero) Refinery Unit II Dumai (Studi Implementasi Keputusan Menteri Perhubungan No. 54 Tahun 2002)”.

RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana Implementasi kebijakan pengelolaan tarif pelabuhan terminal khusus PT. Pertamina (Persero) Refinery Unit II Dumai?
2. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi keberhasilan suatu kebijakan pengelolaan pelabuhan terminal khusus PT. Pertamina (Persero)?
3. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan tidak dilaksanakannya KM No. 54 Tahun 2002 tentang pembagian hasil jasa labuh 30% yang seharusnya diserahkan pada Pemko Dumai sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)?

TUJUAN PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

- a. Untuk mengetahui implementasi kebijakan pengelolaan tarif pelabuhan terminal khusus PT. Pertamina (PERSERO) Refinery Unit II Dumai yang terdapat dalam KEPMENHUB No.54 Tahun 2002.
- b. Untuk mengetahui Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi keberhasilan suatu kebijakan pengelolaan pelabuhan terminal khusus PT. Pertamina (Persero) di Dumai.
- c. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menyebabkan tidak dilaksanakannya KM No. 54 Tahun 2002 tentang pembagian hasil jasa

labuh 30 % yang seharusnya diserahkan pada Pemko Dumai sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP).

2. Kegunaan Penelitian

- a. Sebagai bahan ilmu bagi penulis untuk mengetahui kejadian-kejadian sosial yang terjadi dalam pemerintah Kota Dumai PT. Pertamina (persero) sebagai perusahaan besar yang berada di Kota Dumai.
- b. Sebagai bahan masukan bagi instansi yang terkait dalam pelaksanaan tatanan kepelabuhan.
- c. Sebagai bahan pemikiran bagi studi selanjutnya dan bahan penelitian pada penelitian yang sama.

KONSEP TEORI

William N. Dunn (2000: 21) membedakan tipe-tipe kebijakan menjadi lima bagian, yaitu:

- a. Masalah kebijakan (*policy publik*)
Adalah nilai, kebutuhan dan kesempatan yang belum terpuaskan, tetapi dapat diidentifikasi dan dicapai melalui tindakan publik.
- b. Alternatif kebijakan (*policy alternatives*)
Yaitu arah tindakan yang secara potensial tersedia yang dapat memberi sumbangan kepada pencapaian nilai dan pemecahan masalah kebijakan.
- c. Tindakan kebijakan (*policy actions*)
Adalah suatu gerakan atau serangkaian gerakan sesuai dengan alternatif kebijakan yang dipilih, yang dilakukan untuk mencapai tujuan bernilai.
- d. Hasil kebijakan (*policy outcomes*)

Adalah akibat-akibat yang terjadi dari serangkaian tindakan kebijakan yang telah dilaksanakan.

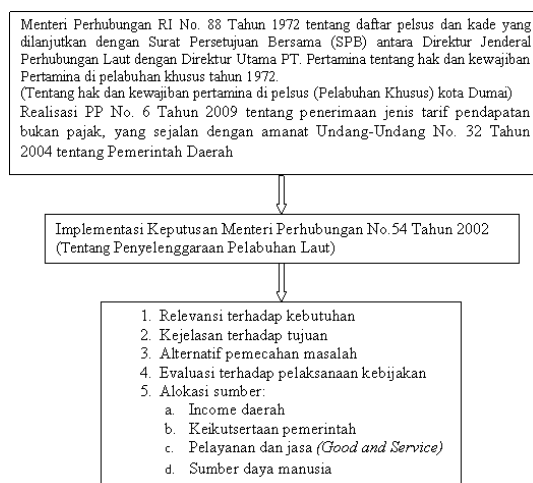
e. Hasil guna kebijakan

Adalah tingkat seberapa jauh hasil kebijakan memberikan sumbangan pada pencapaian nilai. Jika dilihat secara tradisional para ilmuwan politik umumnya membagi, 1) kebijakan substantive, 2) kelembagaan 3) kebijakan menurut kurun waktu tertentu.

Selanjutnya dalam penelitian ini item-item yang mendukung indikator kebijakan penyelenggaraan pelabuhan oleh PT. Pertamina, yang terdiri dari:

1. Relevansi terhadap kebutuhan
2. Kejelasan terhadap tujuan
3. Alternatif pemecahan masalah
4. Evaluasi terhadap pelaksanaan kebijakan
5. Alokasi sumber :
 - a. Income daerah
 - b. Keikutsertaan pemerintah
 - c. Pelayanan dan jasa (*Good and Service*)
 - d. Sumber daya manusia

KERANGKA PIKIRAN



METODE PENELITIAN

Tipe penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan penelitian kualitatif yaitu menggambarkan atau melukiskan keadaan subjek dan objek, baik seseorang, lembaga, masyarakat, dan lain sebagainya, serta didasarkan atas hasil observasi yang dilaksanakan serta memberikan argumentasi terhadap apa yang ditemukan di lapangan dan di hubungkan dengan konsep teori yang relevan.

1. Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada Dirjen Perhubungan Kota Dumai dan PT. Pertamina yang berhubungan dengan pelabuhan Pertamina yang berada dalam pelabuhan yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia I Cabang Kota Dumai.

2. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan metode :

a. Wawancara (Interview)

Wawancara adalah suatu percakapan langsung dengan tujuan-tujuan tertentu dengan menggunakan format tanya jawab yang terencana. Wawancara bertujuan untuk mendapatkan data di tangan pertama, pelengkap teknik pengumpulan data lainnya.

b. Dokumentasi

Dokumentasi digunakan agar dapat menunjang dan merumuskan suatu kesimpulan guna melengkapi dari kekurangan-kekurangan yang ada dari wawancara.

c. Teknik Kepustakaan

Yaitu suatu teknik yang dilakukan dengan cara mengumpulkan *literature* maupun dokumen dari perpustakaan yang berhubungan/

berkaitan dengan judul dan masalah penelitian yang akan dibahas.

3. Informan Penelitian

Dalam penelitian ini yang diambil untuk menjadi informan adalah peneliti melakukan wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Dumai, Kepala Bidang Perhubungan Laut, Kepala Seksi Kepelabuhan, General Manager PT. Pelindo Dumai, Manager Operasional PT. Pertamina Dumai, Anggota Komisi II DPRD Kota Dumai dan 5 orang Staf Seksi Kepelabuhan Dinas Perhubungan Kota Dumai. Didalam penelitian ini, mereka dijadikan sebagai *key informan*. Alasan peneliti mengambil mereka sebagai informan karena mereka merupakan orang-orang yang terlibat langsung dalam pelaksanaan fungsi serta bertanggung jawab pada Dinas Perhubungan Dumai yang berhubungan dengan Kepelabuhan Dumai.

4. Jenis dan Sumber Data

Dalam penelitian ini datanya adalah sebagai berikut:

1. Data Primer, merupakan data yang diperoleh langsung dari responden dilapangan atas pertanyaan yang penulis ajukan melalui metode tertentu terkait dengan masalah yang diteliti. Seperti PP No. 14 Tahun 2000 dan Keputusan Menteri No. 54 Tahun 2002 yang diberi dan dijelaskan langsung oleh Kepala Dinas Perhubungan Laut kepada peneliti.
2. Data Sekunder, merupakan data yang diperoleh melalui dokumen, buku, dan catatan-catatan lainnya yang bersifat dokumentasi atas penjelasan tentang masalah yang diteliti.

5. Analisis Data

Penelitian ini menggambarkan metode deskriptif dengan analisis kualitatif

berdasarkan data yang diperoleh dari lapangan dan kepustakaan. Data analisis secara detail dan sistematis sehingga dapat menjelaskan kebijakan pengelolaan tarif pelabuhan dalam studi implementasi Kepmenhub No.54 tahun 2002.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi Kebijakan Pengelolaan Tarif Pelabuhan Terminal Khusus PT.Pertamina (PERSE-RO) Refinery Unit II Dumai Yang Terdapat Dalam KEPMENHUB No.54 Tahun 2002.

Dengan diberlakukannya UU No. 32 tahun 2004, yang mengatur otonomi daerah, dalam era reformasi, tiada henti-hentinya diperdebatkan di kalangan praktisi, ilmuan, politisi, birokrasi pusat hingga daerah. Pusat cenderung melakukan langkah tarik ulur berbagai kewenangan yang seharusnya sudah diserahkan kepada daerah, dengan berbagai alasan yang justifikasi.

Pemberian wewenang dan tanggung jawab sebagaimana diatur dalam undang-undang tersebut, harus diimbangi dengan pembagian sumber-sumber pendapatan yang memadai yang mampu dan mendukung pelaksanaan wewenang dan tanggung jawab yang diberikan.

Di era otonomi daerah dituntut agar berupaya untuk meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD), guna mengurangi ketergantungan terhadap Pemerintah Pusat. Terdapatnya empat sumber dalam Pendapatan Asli Daerah (PAD) dari sektor kepelabuhan di Kota Dumai yang berbentuk retribusi kepelabuhan yaitu jasa labuh, jasa pas pelabuhan, jasa tiket penumpang dan jasa dermaga. Penerimaan terbesar dan terus mengalami peningkatan tiap tahunnya yaitu jasa labuh yang dikelola oleh

BUMD pada pelabuhan Dumai Bersemai.

Sejak diberlakukannya Keputusan Menteri Perhubungan No.54 Tahun 2002 mengenai penyelenggaraan pelabuhan dan PP No. 6 Tahun 2009, terlihat pembagian potensi pelabuhan yang kurang proporsional, terutama pada penyelenggaraan pelabuhan di pelabuhan Pertamina. Seharusnya PT. Pertamina (Persero) sebagai perusahaan perseorangan membagi hasil perolehan jasa labuh yang mengacu pada KM No.54 tahun 2002, pasal 44 ayat 1 (b).

Menurut Wakil Ketua Komisi II DPRD Kota Dumai Bapak Jalaluddin, DPRD Kota Dumai, akan mengkaji ulang secara lebih dalam di tingkat intern, maupun juga akan membahasnya bersama dengan mitra kerja ataupun tim perjuangan jasa labuh dari Pemko Dumai sendiri.

Hasil observasi yang telah dilakukan juga secara intensif, mengemukakan bahwa fakta menunjukkan harapan daerah Kota Dumai untuk mewujudkan pemerintahan mandiri, masih selalu terhalangi oleh adanya sistem yang mengikat lebih kuat. Artinya dalam nyatanya telah terjadi tumpang tindih kebijakan yang diakibatkan oleh adanya kepentingan-kepentingan atau *interest group*.

Oleh sebab itu tuntutan dan dukungan yang akan di proses dengan mengakumulasi keseluruhan dari semua harapan, harus benar-benar dilaksanakan dengan baik dan proporsional sesuai dengan ketentuan yang ada. Tidak mementingkan kepentingan kelompok atau individu melainkan selalu mengedepankan kepentingan publik yang secara umum merupakan tujuan dari tuntutan lahirnya sebuah kebijakan.

Proses dalam tahapan ini merupakan langkah-langkah dan upaya yang dilakukan pihak-pihak terkait dalam meregulasi kebijakan tentang penyelenggaraan pelabuhan. Tidak efektifnya sebuah aturan atau kebijakan, selalu diawali oleh penyelewengan atas peraturan-peraturan tersebut.

Dalam penelitian ini terdapat item-item yang mendukung indikator penyelenggaraan pelabuhan yaitu:

1. Relevansi terhadap tujuan

Tuntutan Pemerintah Kota Dumai tentang uang jasa labuh yang tidak dibayarkan PT.Pertamina kembali dibahas dalam suatu rapat yang dimediasi Dirjen Perhubungan, Departemen Perhubungan Republik Indonesia yang membahas keabsahan Kepmenhub Nomor 54/2002, yang memberikan hak kepada daerah sebanyak 30% dari uang jasa labuh.

Seharusnya surat keputusan persetujuan bersama tentang hak-hak dan kewajiban Pertamina di terminal khusus tersebut telah berakhir sejak tahun 1982, sesuai perjanjian yakni hanya berlaku dalam sepuluh tahun dan dapat diperpanjang tahun 2002 tentang penyelenggaraan pelabuhan telah terbit, maka seharusnya pedoman penyelenggaraan di pelabuhan Pertamina harus mengacu pada Keputusan Menteri No.54 Tahun 2002 yang menjadi pedoman dalam penyelenggaraan pelabuhan tersebut.

2. Kejelasan terhadap tujuan

Kontribusi dari hasil jasa labuh dari PT. Pertamina mengalami kendala dan tidak di alokasikan secara proporsional. Kontribusi dari kawasan pelabuhan Dumai terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Dumai minim. Pemerintah daerah perlu untuk mengeksplorasi

sumber-sumber daya tersebut, dan mengalokasikan dana tersebut ke daerah. Sedangkan disisi lain, daerah hanya mempunyai sedikit kesempatan untuk meningkatkan pendapatan mereka. Oleh karena itu, pada saat penghasilan-penghasilan yang pasti belum diperoleh, pemerintah daerah tetap menggantungkan pada bantuan dari pemerintah pusat.

Dari hasil wawancara dengan Bapak Indra Buana Kepala Bidang Perhubungan Laut Dinas Perhubungan Kota Dumai, terlihat bahwa kebijakan penyelenggaraan pelabuhan yang telah dibuat tidak memprioritaskan kepada tujuan masyarakat banyak. Sebab kebijakan tersebut lebih mementingkan kebutuhan pribadi dan kelompok yakni PT. Pertamina sendiri, berdasarkan *interest group* bukan untuk kepentingan bersama atau untuk kepentingan masyarakat banyak.

Tanggapan pihak PT. Pertamina tentang kejelasan tujuan pemerintah Dumai untuk memperoleh porsi dari biaya atau tarif labuh kapal di pelabuhan Pertamina adalah sebagai berikut:

“Boleh saja pihak pemerintah Dumai berkata demikian saya selaku Manager Operasional PT. Pertamina masih memegang SKB 1972, mengingat dari PT. Pertamina Pusat belum memberikan perintah kepada PT. Pertamina Dumai untuk melakukan atau mengikuti keputusan dari Keputusan Menteri Perhubungan No.54 Tahun 2002. Namun kami PT. Pertamina Dumai siap mengikuti perintah yang diberikan dari Pertamina Pusat tentang hal ini dan tentu saja kita harus menunggu surat perintahnya bila saya atau pihak PT. Pertamina Dumai menjalankan Keputusan Menteri Perhubungan No.54 Tahun 2002 terlebih dahulu

sebelum adanya perintah dari PT. Pertamina Pusat sudah pasti saudara tahu juga kan.... siapa yang akan bertanggung jawab atas tindakan yang diambil sebelum surat perintah dari pusat ada dan belum ada kami terima”. (Wawancara tanggal 13 Agustus 2012 dengan Bengki Astono N. selaku Manager Operasioan PT. Pertamina Dumai)

3. Alternatif pemecahan masalah

Yang dimaksud pemecahan masalah dalam penelitian ini adalah sejauh mana regulasi-regulasi kebijakan yang dibuat dalam memecahkan permasalahan yang terjadi pada pihak-pihak terkait penyelenggara pelabuhan, dan sejauh mana pihak terkait penyelenggara pelabuhan saling berkoordinasi untuk memecahkan permasalahan yang ada.

Dari observasi dilapangan, bahwa kebijakan belum dapat memberi jalan keluar terhadap permasalahan penyelenggaraan pelabuhan. Hal ini terlihat dari berbagai upaya konsolidasi yang telah dilakukan oleh pihak-pihak terkait, yang ternyata belum menemui titik terang.

Pihak Pemerintah Kota Dumai, PT. Pertamina Dumai duduk bersama dengan pihak PT. Pelindo Dumai, Dinas Perhubungan sebagai pihak yang terkait dalam kegiatan PT. Pelindo dan pelabuhan Dumai juga pihak Dewan Perwakilan Rakyat Kota Dumai untuk mencari jalan keluar bagi permasalahan yang terjadi antara pihak pemerintah kota Dumai dengan pihak PT. Pertamina Dumai tentang pembagian uang penerimaan tarif labuh kapal di pelabuhan Pertamina yang telah ditetapkan oleh Menteri Perhubungan bahwa 30% menjadi milik pemerintah daerah Dumai.

Telah diadakan pertemuan pertama 6 April 2009 antara pemerintah Dumai dengan pihak pemerintah yang dihadiri oleh Wali Kota Dumai H. Zulkifli A. S., Ketua Komisi III DPRD Dumai H. Ali Rahman, Adpel Dumai (Dinas Perhubungan Dumai) Afriyon, PT. Pertamina Dumai oleh ibu Siti Mulyati selaku Manager Bagian Umum, dan PT. Pelindo yang dihadiri oleh General Managernya bapak Syamsul B. K.. Dalam pertemuan ini disepakati:

1. Pembagian jasa labuh di DUKS Petamina (persero) berpedoman pada dasar hukum Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 54 Tahun 2002 Pasal 44 ayat 1 butir b
2. Guna merealisasikan pembagian jasa labuh tersebut pihak pertamina UP II Dumai akan mendatangkan pihak Pertamina Pusat ke Kota Dumai pada minggu ke 2 (dua bulan April 2009. Yang difasilitasi oleh Pemko Dumai. Apabila pada jadwal tersebut pihak Pertamina Pusat tidak/batal untuk datang ke Kota Dumai, maka Tim Pemko Dumai akan menemui pihak Pertamina Pusat ke Jakarta pada Minggu ke 3 (tiga) bulan April 2009 dengan difasilitasi oleh pihak Pertamina UP II Dumai.
3. Diharapkan pada tahun 2009 ini Pendapatan Jasa Labuh sebagaimana diatur dalam butir 1 diatas sudah menjadi Pendapatan Asli Daerah Kota Dumai terhitung 1 Januari 2009

Pertemuan demi pertemuan dilakukan untuk menyatukan pendapat tentang pembagian jasa labuh kapal yang menggunakan pelabuhan milik PT. Pertamina Dumai mengalami tarik ulur antara pemerintah Kota Dumai dengan pihak PT. Pertamina, apalagi pihak Pertamina Pusat masih ingin diberikan waktu untuk membahas *legal opinion*

dari hukum Koordinator Pusat, sebagaimana yang disampaikan pada pertemuan ketiga pada 24 April 2009. Dan akhirnya kondisi ini dibawa ke pada anggota DPRD Kota Dumai pada tanggal 28 April dan menghasilkan pembentukan Pansus Jasa Labuh yang berjumlah 12 orang dan dibagi dalam 4 Tim.

4. Evaluasi terhadap pelaksanaan

Melalui data yang diperoleh melalui dokumentasi, ternyata evaluasi dalam penelitian ini dilihat masih memerlukan waktu, karena evaluasi kebijakan penyelenggaraan pelabuhan ini tergantung dari hasil regulasi dan konsolidasi antara pihak-pihak terkait.

Deregulasi kepelabuhan yang akomodatif dan mengarah kepada restrukturisasi tatanan kepelabuhan seharusnya menjadi bahan pertimbangan utama untuk memperbaiki pengelolaan kepelabuhan di Indonesia. Deregulasi dan restrukturisasi tatanan kepelabuhan harus diarahkan untuk menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat dalam kepengusahaan ekonomi di pelabuhan sehingga dapat menarik minat investor, baik asing maupun domestik, untuk menanamkan modalnya di Indonesia.

Keinginan Pemkot Dumai atas kompensasi Jasa Labuh Kapal di pelabuhan PT. Pertamina Dumai, masih berbenturan dengan pendapat PT. Pertamina. Namun tujuan dan tuntutan akan dibaginya pendapatan jasa labuh secara proporsional masih terlihat jauh dari harapan.

5. Alokasi Sumber

Pada alokasi sumber, dapat dihimpun data melalui indikator yang terdiri dari income daerah, keikutsertaan pemerintah, pelayanan dan jasa (*Good and Service*) dan Sumber Daya Manusia.

1) *Income Daerah*

Dari hasil yang diperoleh secara dokumentasi, dapat digambarkan bahwa income daerah Dumai terhadap penyelenggaraan pelabuhan cukup besar, namun realisasinya masih belum terlaksana dalam pelabuhan PT. Pertamina. Meskipun pihak pemda Dumai terus melakukan negosiasi di tingkat pusat melalui konseling dan konsolidasi.

2) *Keikutsertaan Pemerintah*

Dari data yang diperoleh melalui observasi bahwa keikutsertaan pemerintah dalam penyelenggaraan pelabuhan saat ini memang belum memberikan kontribusi yang baik terhadap penyelenggaraan pelabuhan. Namun dari hasil wawancara dengan pihak Pemko Dumai, dijelaskan bahwa jika memang hasil jasa labuh telah terealisasi berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 54 Tahun 2002 tersebut pihaknya akan lebih mengintensifkan anggotanya dan melakukan koordinasi dengan aparat penyelenggaraan pelabuhan lainnya.

3) *Pelayanan dan Jasa (Good and Service)*

Dalam hal ini terletak pada tingkat responsif dan daya tanggap dari instansi yang berwenang dalam penyelenggaraan pelabuhan.

Good and service terhadap jasa labuh pelabuhan PT. Pertamina lebih ditingkatkan, mengingat Pemko Dumai sebagai aparat birokrat sudah selayaknya memberikan pelayanan yang baik terhadap kelancaran aktifitas penyelenggaraan pelabuhan. Penyelenggaraan pelabuhan PT. Pertamina yang akan membawa penambahan PAD kota Dumai untuk masa yang panjang sekarang dan

mendatang, kondisi ini perlu dilakukan agar PT. Pertamina tidak hanya beranggapan Pemko Dumai hanya mengambil keuntungannya saja atas penyelenggaraan jasa labuh di pelabuhan Pertamina.

4) *Sumber Daya Manusia*

Dari hasil wawancara dengan Bapak Sudibyo selaku kepala seksi kepelabuhan Dinas Perhubungan Kota Dumai, penyelenggara pemerintahan harus menerima pengetahuan baru baik yang diketahui maupun yang belum diketahui dalam penyelenggaraan pelabuhan Pertamina yang akan menambah PAD Kota Dumai. Dan bisa saja kemudian memberikan masukan kepada pihak Pertamina berbagai hal kebijakan yang diinginkan pemerintah dilakukan di pelabuhan tersebut, atau sebaliknya menyampaikan kepada pihak Pemko yang lebih tinggi dan kompeten bila ada hambatan yang timbul dalam penyelenggaraan kepelabuhan di Pelabuhan Pertamina sewaktu-waktu jika diperlukan.

B. Faktor-faktor yang mempengaruhi Keberhasilan Implementasi kebijakan pengelolaan pelabuhan Khusus PT.Pertamina (Persero).

1. Faktor Komunikasi

Agar implementasi berjalan efektif, siapa yang bertanggung jawab melaksanakan sebuah keputusan harus mengetahui apakah mereka dapat melakukannya. Sesungguhnya implementasi kebijakan harus diterima oleh semua pihak dan harus mengerti secara jelas dan akurat mengenai maksud dan tujuan kebijakan.

2. Faktor Sumber Daya

Sumber daya yang tidak memadai (jumlah kemampuan) berakibat tidak dapat dilaksanakannya program-program secara sempurna karena mereka tidak bisa melakukan pengawasan dengan baik. Jika jumlah staf pelaksana kebijakan terbatas maka hal yang harus dilakukan meningkatkan skill/kemampuan para pelaksana untuk melakukan

3. Faktor Disposisi/sikap pelaksana

Disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh *implementor*, seperti komitmen, kejujuran, dan sifat demokratis. Salah satu faktor yang mempengaruhi efektifitas implementasi kebijakan adalah sikap *implementor*.

C. Faktor-faktor yang menyebabkan tidak dilaksanakannya KM No. 54 Tahun 2002 tentang pembagian hasil jasa labuh 30% yang seharusnya diserahkan pada Pemko Dumai sebagai Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)

Pertamina merasa masih harus menggunakan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 88/0/1972 dan SKB antara Dirjen Hubungan Laut dan Direktur Utama Pertamina karena belum adanya pencabutan atas kedua hal ini. Ditambah Pertamina sudah memberikan kompensasi kepada Pemko Dumai lewat *Community Development* selama keberadaan PT. Pertamina Dumai.

Pertamina berpendapat bahwa sesuai dengan butir f dan g berikut:

- f. Pendapat Biro Hukum Departemen Perhubungan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 tahun 2002 khususnya Bab XV Ketentuan Penutup pasal 63 diatur, bahwa dengan berlakunya

Keputusan Menteri Perhubungan dimaksud, semua Peraturan Perundang-undangan yang setingkat atau lebih rendah dari Kementerian Perhubungan dimaksud yang mengatur mengenai penyelenggaraan Pelabuhan Laut, dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru.

- g. Wakil dari Departemen Keuangan menyampaikan bahwa penerimaan Pemerintah Pusat di luar pajak (PNBP), tarifnya harus ditetapkan dengan Undang-Undang paling rendah Peraturan Pemerintah

Pemerintah Kota Dumai merasa Pertamina sudah harus memberikan jasa labuh per Januari 2009, mengingat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut telah dikeluarkan Menteri Perhubungan sudah ada sejak tahun 2002 lalu, sementara menurut aturan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 88/0/1972 berlaku hanya dalam masa sepuluh tahun sejak ditandatanganinya SK tersebut dan ini tercantum dalam Surat Keputusan tersebut.

Perjuangan Pemko Dumai akhirnya membuahkan hasil setelah ditandatanganinya Memorandum of Understanding (MoU) antara Pemerintah Kota Dumai, PT. Pertamina, dan PT. Pelindo di Jakarta tanggal 2 Desember 2009. Dan kemudian dilanjutkan penandatanganan Kesepakatan Teknis Pembayaran Uang Jasa Labuh di Pelabuhan PT. Pertamina Dumai pada tanggal 3 Desember 2009 di Hotel Grand Zuri di Jakarta, yang menandatangani MoU tersebut PT. Pertamina, Pemerintah Kota Dumai dan PT. Pelindo. Pendapatan itu merupakan penghasilan Pemko

Dumai, yang akan segera direalisasikan kepada sebagian besar masyarakat Kota Dumai, untuk mendukung pembangunan disegala bidang yang mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

KESIMPULAN

1. Keputusan Menteri Perhubungan No. 54 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan pelabuhan telah berjalan dengan baik. Namun pada awalnya PT. Pertamina tidak mau memberikan jasa labuh kapal-kapal yang menggunakan pelabuhannya kepada Pemko Dumai mengingat Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 88/0/1972 dan SKB antara Dirjen Hubungan Laut dan Direktur Utama Pertamina, mengingat belum adanya pencabutan dan penggantian atas keduanya. Ditambah bahwa menurut Pertamina dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 54 Tahun 2002 pada Bab XV Ketentuan Penutup pasal 63 dinyatakan walau keputusan Menteri ini diberlakukan, namun Peraturan Perundang-undangan yang setingkat atau lebih rendah dari Kementerian Perhubungan yang mengatur mengenai penyelenggaraan Pelabuhan Laut, dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru.
2. Dalam perjalanan waktu, pembagian jasa labuh dari hasil Pelabuhan Khusus atau Daerah Untuk Kepentingan Sendiri (DUKS) sudah dibagi secara proporsional sebesar 30% oleh pihak Pertamina kepada Pemerintahan Kota Dumai, hal ini setelah ditandatanganinya *Memorandum of Understanding* (MoU) yang dilanjutkan penandatanganan Kesepakatan Teknis

Pembayaran Uang Jasa Labuh di Pelabuhan PT. Pertamina Dumai pada tanggal 3 Desember 2009 di Hotel Grand Zuri di Jakarta, yang menandatangani MoU tersebut PT. Pertamina, Pemerintah Kota Dumai dan PT. Pelindo. Pendapatan itu merupakan penghasilan Pemko Dumai, yang akan segera direalisasikan kepada sebagian besar masyarakat Kota Dumai, untuk mendukung pembangunan disegala bidang yang mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, Leo, 2008, *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung, Alfabeta
- Basrowi dan Suwandi, 2010, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Rineka Cipta
- Harold D. Lasswell & Kaplan, Abraham, 1970, *Power and Society*. New Haven: Yale University Press.
- Islamy, M.Irfan, 2009, *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*. Jakarta, Bumi Aksara
- Solichin Abdul Wahab, Solichin, 2008, *Analisis Kebijaksanaan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*, Edisi Kedua, Jakarta, PT. Bumi Aksara
- Winarno, Budi, 2007, *Kebijakan Publik: Teori dan Proses*, Edisi Revisi, Jakarta, PT. Buku Kita
- Suharno, 2009, *Marketing in Practice*, edisi pertama, Yogyakarta, penerbit Graha Ilmu

- Tangkilisan, Hesel Nogi, 2003, Implementasi Kebijakan Publik, Yogyakarta, Lukman Offset YPAPI
- Dunn, William N, 2000, Analisis Kebijakan Publik. Yogyakarta, Gadjahmada University Press.
- Suaib, Muhammad, 2008, Pengaruh Lingkungan Perilaku, Struktur Organisasi dan Implementasi Sistem Informasi Berbasis Komputer terhadap Kinerja Karyawan Pemerintah Kabupaten Sorong, Papua
- Ali Darwin, 2004, Penerapan Sustainability Reporting di Indonesia, Konvensi Nasional Akuntansi V, Program Profesi Lanjutan. Yogyakarta
- Keban, Yermias T., 2004, Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik, Konsep, Teori, dan Isu, Yogyakarta. Gava Media
- Malster, DH., 1997, *Shift in Global Paradigma and the Teacher of Tomorrow, 17th, ACT*, Singapura.
- Ripley, Ronald B and Grace Franklin. 1986. Policy Implementation Bureaucracy. Chicago: Dorsey Press.
- Sujianto, 2008, Implementasi Kebijakan Publik. Pekanbaru : Alaf Riau
- Sugiono. 2005. Metode Penelitian Administrasi Negara. Bandung: Alfabet.
- Khusus Untuk Industri Minyak Dan Gas Bumi
- Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 2000 tentang tarif dan jenis penerimaan bukan pajak
- Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan
- Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Jenis dan Tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak
- Keputusan Menteri Perhubungan No.53 tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 54 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 55 tahun 2002 tentang Pengelolaan Pelabuhan Khusus
- UU No. 21 Tahun 1992 tentang pelayaran
- Undang-Undang No.32 Tentang Pemerintahan Daerah

Dokumentasi :

Menteri Perhubungan RI No. 88 Tahun 1972 Tentang Daftar Pelabuhan/Kade